
Luis Víctor Alemán Vargas

**EMPRESARIOS AL VOLANTE. LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ - BOLIVIA, EL CASO DEL
GRUPO “HITO 45” DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES “LITORAL”.**

Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175
www.rtt.filo.uba.ar

[Programa Transporte y Territorio](#)

Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

Alemán Vargas, Luis Víctor. Empresarios al volante. La producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz - Bolivia, el caso del grupo “hito 45” del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”. *Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.* ISSN: 1852-7175. pp. 144-170.

[<www.rtt.filo.uba.ar/RTT00107144.pdf>](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00107144.pdf)

*Recibido: 14 de mayo de 2009
Aceptado: 15 de junio de 2009*



Empresarios al volante. La producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz - Bolivia, el caso del grupo “hito 45” del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”.

[Luis Víctor Alemán Vargas](#)¹

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo responder a la pregunta ¿por qué el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz, es producido por agrupaciones de propietarios de vehículos y chóferes, bajo la denominación de sindicatos de transporte y no por una o varias empresas (públicas o privadas) propietarias de todos los vehículos y contratantes de chóferes asalariados? Para esto, se describe el proceso de trabajo en el transporte público; se analiza la rentabilidad de las unidades económicas de transporte público y; se analiza la organización social en las que se asocian estas unidades económicas. Esto nos ayuda a comprender que la respuesta a la pregunta no sólo depende de las condiciones económicas, sino de las condiciones sociales de reproducción, donde las unidades de transporte dependen de los precios y de los ingresos, pero también del colectivo de transportistas, de la comunidad gremial.

ABSTRACT

This article answer the question: ¿why the public transport in the La Paz city, is produced by groups of vehicle owners and drivers, under the heading of transport unions, and not by one or more firms (public or private) owners of all vehicles and drivers employed by contractors? This will describe the process of working on public transport, we analyze the profitability of economic units and the public transport, we analyze the social organization in which they are associated with these economic units. This helps us to understand the answer that question depends not only on economic conditions, but the social conditions of reproduction, where the transport units are dependent on prices and incomes, but also the group of carriers, the professional community..

Palabras Claves: Transporte público; La Paz - Bolivia; Organización del trabajo; Reproducción del capital; Comunidad gremial.

Palavras-chave: Transportes públicos; La Paz - Bolivia; Organização do trabalho; Reprodução de capital; Comunidade união.

Keywords: Public transport; La Paz – Bolivia; Work organization; Reproduction of capital; Community union.

1. INTRODUCCIÓN

La distribución espacial de los elementos de la realidad constituye un viejo problema geográfico. De hecho en todas las definiciones de Geografía *la distribución de los fenómenos naturales y humanos sobre la superficie terrestre figura entre las preocupaciones centrales* (Cardozo, 2006). El interés de los geógrafos por el transporte, según Rodrigue (2006) obedece principalmente a dos razones: primero *porque las industrias, infraestructuras, equipamientos y las redes ocupan un lugar importante en espacio y constituyen la base de un sistema espacial complejo*; en segundo lugar, porque *la Geografía trata de explicar las relaciones entre fenómenos dentro del ambiente, por lo tanto, las redes como una forma de interconexión espacial son de interés específico para los geógrafos*.

Navegando en la Internet, me encontré con un artículo escrito por un profesor de economía en una universidad de Estados Unidos, de apellido Saravia –estimo que boliviano-. El artículo hacía referencia directa al servicio de transporte público en la ciudad de La Paz, y comenzaba con la siguiente afirmación:

¹ Licenciado en sociología de la Universidad Mayor de San Andrés. Correo electrónico: luisnada@hotmail.com. La Paz – Bolivia.



...el transporte público en La Paz es un verdadero desastre, eso ya no hay quien lo niegue [...] De acuerdo a una serie de notas de La Razón existen actualmente 34 "sindicatos" que cuentan con 400 a 600 socios cada uno, formando un total de 600 diferentes líneas. Agregue usted alrededor de medio millón de vehículos particulares, recuerde la topografía de La Paz, y aún sin vivir allá, se podrá imaginar ya el "chenko" (palabra aymara que significa despelote) que estos números representan para el tráfico vehicular. (Saravia, 2005: 1-2)

Este diagnóstico del transporte público es el más usual en nuestra ciudad, en él coinciden los medios de comunicación y gran parte de la población paceña.

Lo interesante de este artículo es la solución que plantea el autor. Él plantea que la institución encargada de la administración de los espacios públicos en la ciudad de La Paz, debería licitar espacios o líneas a precios acordes con su escasez relativa. Esto significaría que las líneas serían uno de los bienes más caros en nuestra ciudad y por lo tanto solo tendrían acceso a ellas las "compañías" más eficientes, las que estén aseguradas de obtener beneficios. Pero, como dice el autor, "...para que esto funcione los licitantes deben ser empresas y no los actuales <sindicatos>." (Saravia, 2005: 2)². El problema es que en la ciudad de La Paz no existen *empresas* de transporte público, existen *sindicatos*.

Para encontrar una unidad económica de transporte público con alta capacidad de inversión, tenemos que remontarnos a la década de 1980, cuando el Estado boliviano creó la Empresa Nacional de Transporte Automotor (E.N.T.A), mediante decreto supremo 19460. Hasta 1983, esta empresa había realizado una inversión de 475.484 dólares³, contaba con 40 chóferes asalariados y 15 administrativos en la ciudad de La Paz. Cada chofer tenía un sueldo de 65.4 dólares, gozaba de beneficios sociales y estaba amparado por la ley general del trabajo (Presencia, 23 / 10 / 1983). Sin embargo, esta empresa dejaría de ser gestionada por el Estado para pasar a manos de los municipios, cambiando su nombre a Empresa Municipal de Transporte Automotor (E.M.T.A) después de unos años E.M.T.A. dejó de prestar el servicio.

En la ciudad de La Paz, además de esta experiencia fallida, no se han establecido "grandes empresas" en el rubro de transporte público. Al contrario, el sistema de transporte urbano de pasajeros está constituido por pequeñas unidades económicas asociadas en sindicatos. En este contexto surge la pregunta que se quiere responder en este artículo, ¿por qué el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz, específicamente en la modalidad de *trufibuses* (vehículos con capacidad para 7 pasajeros), es producido por una agrupación de propietarios de vehículos y chóferes, bajo la denominación de sindicato de transportes y no por una empresa (pública o privada) propietaria de todos los vehículos y contratante de chóferes asalariados?

Para responder esta pregunta utilizaré información primaria obtenida a través de un estudio de caso realizado en los años 2005 a 2008, en el grupo de transportistas Hito "45" del Sindicato Mixto de Transportes Litoral (S.M.T.L) de la ciudad de La Paz - Bolivia. El Sindicato Litoral es una de las muchas instituciones en la ciudad de La Paz, donde los transportistas se asocian para *producir el servicio de transporte público*. Sin embargo, el Sindicato Litoral sobresale por ser una de las instituciones más antiguas de la ciudad y por contar con las cuatro modalidades del transporte público que trabajan en rutas fijas: la modalidad de *masivos* (vehículos con capacidad para 33 pasajeros); modalidad de *minibuses* (con capacidad para 14 pasajeros); modalidad de *trufibuses* (con capacidad de 7

² Las autoridades municipales de la ciudad de La Paz, ya mencionaban estas intenciones en el año 1992 (La Razón, 16 / 9 / 1992), sin embargo, nunca se concretaron.

³ En 1983 el cambio era de 390 pesos bolivianos por dólar.



pasajeros); y la modalidad de *trufis* (con capacidad de 4 pasajeros). El grupo “Hito” 45 es parte de la modalidad de trufibuses y cuenta con 46 socios afiliados al grupo.

El artículo presenta seis acápites. En el primero, se analizan algunas características de los sistemas de transporte público en países sud-americanos; en el segundo, se puntualizan algunos antecedentes del sistema de transporte público en la ciudad de La Paz-Bolivia; en el tercero, se describe el proceso productivo de las unidades de transporte público; en el cuarto se analiza la rentabilidad en tres unidades económicas de transporte público; en el quinto, se describen las características sociales y políticas que asume la organización de transportistas, y por último en el sexto, se desarrollan algunas consideraciones finales.

2. CAPITAL Y TRANSPORTE: ALGUNAS EXPERIENCIAS SUD-AMERICANAS

El proceso de reproducción del capital⁴ se ha constituido en un tema de interés para varios autores que escriben acerca del transporte urbano de pasajeros en Latinoamérica (Kralich y Gutiérrez, 2007; Figueroa, 2005; Gutiérrez, 2000). Esto, debido a los cambios ocurridos en los sistemas de transporte público “formal” de muchos países, donde las características de las unidades económicas que brindan este servicio han cambiado. Por ejemplo, se han incorporado a los sistemas de transporte público, pequeñas unidades económicas con vehículos de baja capacidad, muchas veces conducidos por sus propietarios y que no cumplen con los requisitos de seguridad y calidad establecidos para el transporte público “formal”.

Las investigaciones de Susana Kralich y Andrea Gutiérrez en la Región Metropolitana de Buenos Aires-Argentina nos brindan luces acerca de este proceso de “transformación”. Gutiérrez identifica un importante proceso de concentración empresarial en el sector del autotransporte, debido al aumento de la rentabilidad en la actividad, soportada en el incremento de la tarifa (Gutiérrez, 2000: 16). Este proceso ha permitido fortalecer la reproducción del capital en dichas empresas, tanto que tienen la capacidad de adjudicarse – junto a otras empresas- líneas de la red ferroviaria de pasajeros suburbanos, en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Como indica Gutiérrez, estamos ante unidades económicas con inversiones en el transporte automotor y ferroviario (intermodal), cuya estrategia empresarial “...señala un proceso de renovación tendiente a la expansión económica y territorial de la actividad” (Gutiérrez, 2000: 26).

Sin embargo, en el mismo sistema de transporte urbano, existen unidades económicas de transporte con características diferentes, por ejemplo, “...unidades productivas privadas y autónomas, de pequeño tamaño, que ofrecen servicios irregulares y de baja calidad, por y para sectores de bajos ingresos...” (Kralich y Gutiérrez, 2007: 1). Se pueden identificar dos tipos de transporte público con estas características: los remises (automóviles de alquiler, sin taxímetro), y los *charters* (unidades de transporte colectivo contratados) este último suele aglutinar a chóferes dueños amparados bajo una organización de tipo artesanal. Para las autoras, estos servicios pueden considerarse “alternativos” al sistema de transporte público “formal”, ya que son producto de un proceso de reestructuración (en las economías nacionales, en la estructura de la ciudad y en la movilidad urbana), que tiende a flexibilizar la forma industrial de producción del transporte urbano de pasajeros. Por esto, las autoras interpretan al transporte “alternativo” como una forma post industrial de producción del transporte urbano de pasajeros (Kralich y Gutiérrez, 2007).

⁴ Un proceso de producción, cualquiera sea su forma social, tiene que recorrer periódica y repetidamente las mismas fases: invertir en medios de producción y trabajo, producir un producto, venderlo y empezar de nuevo. Este flujo ininterrumpido de renovación es a lo que Marx denominó *proceso de reproducción* (Marx, 1867/1973: 476), éste puede ser capitalista o no, y teóricamente se da en dos formas: reproducción simple y reproducción en escala ampliada.



De esta manera, encontramos en la Región Metropolitana de Buenos Aires, al menos, dos modelos básicos de gestión del autotransporte urbano de pasajeros:

Uno denominado convencional (o tradicional), caracterizado por la producción de servicios regulares y frecuentes sobre recorridos fijos mediante tecnologías uniformes de alta capacidad de carga de empresas mercantiles (públicas o privadas) de medianas a grandes con derechos de operación monopólicos a nivel de ruta. Otro denominado alternativo, caracterizado por la producción de servicios con una amplia variedad (tanto en recorrido como en condiciones operativas), mediante tecnologías diversas y generalmente de pequeña y mediana capacidad, a cargo de prestadores individuales (chóferes dueños) o de pequeñas empresas mercantiles artesanales reglamentadas o no por el estado, y con un grado variable de legalidad (Gutierrez, 2005)⁵.

Para Oscar Figueroa, este proceso de transformación en los sistemas de transporte urbano en América Latina, tiene que ver con dos situaciones críticas: por un lado, con la puesta en marcha del plan de reajuste estructural en las economías latinoamericanas, que en el sector del transporte público significaron liberalización y desregulación de la actividad. Estas políticas facilitaron la expansión de la oferta, el constante reajuste tarifario, menores exigencias en cuanto al parque automotor y se abolieron todas las formas de subsidios que existían en algunos países. Y por otro lado, el origen de nuevas áreas urbanas más extensas, pero con menor densidad de demanda, delineó una nueva estructura de viajes en las ciudades latinoamericanas, en la cual una buena proporción de la población es cautiva del transporte público ya que no cuenta con la posibilidad de motorización propia. Ambas situaciones, alentaron la participación del sector privado, pero no a través de empresas modernas y formales de transporte público, sino de a través unidades económicas con pequeños montos de capital y precarios como operadores. Consecuencia de esto, según Figueroa, es la caída renovada del transporte público formal y el reforzamiento de las tendencias de dispersión del tipo *splinterins* (Gram. y Marvin, 2001)⁶.

Sin embargo, en Bolivia el sistema de transporte urbano de pasajeros nunca fue totalmente "formal" (Ver: *infra*. 3. Antecedentes del transporte público en la ciudad de La Paz), ni registró este proceso de transformación e incorporación de unidades de transporte "informales" en el sistema de transporte urbano de pasajeros. Al contrario, en la ciudad de La Paz, las unidades de transporte "alternativo", informal, tradicional, o como prefiero llamarlo yo, de *reproducción simple de capital*, se constituyen en los principales agentes económicos, desde los inicios del sistema de transporte público.

Algo muy parecido ocurre en el sistema de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Quito-Ecuador, donde Juan Pablo Chauvin identifica un grupo de transportistas "tradicionales", que son los que tradicionalmente han controlado las agrupaciones gremiales y el sistema de transporte urbano en la ciudad, son chóferes propietarios que cuentan con unidades antiguas y pequeñas, lo cual les supone mayores gastos de mantenimiento, los que operan asociados en cooperativas o empresas de tipo tradicional. Aunque el autor también identifica a otro grupo de transportistas de carácter "vanguardista", son aquellos propietarios que le han dado un enfoque más empresarial a su negocio, realizando inversiones para renovar sus unidades y buscando formas de organización y operación distintas, a través de empresas que son las propietarias de las unidades de transporte y manejan la relación laboral con los chóferes (Chauvin, 2007)⁷.

⁵ Citado en: KRALICH, Susana y Andrea Gutiérrez. "Más allá de la <informalidad> en el transporte de pasajeros: reflexiones sobre los servicios de charters en la RMBA". En *Lavbatorio/n line*, disponible en <<http://lavbatorio.fsoc.uba.ar>>.

⁶ Citado en: FIGUEROA, Oscar. "Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina". En *Revista EURE*, 2005, Vol XXXI, Nº 94, pp 41-53.

⁷ Este segundo grupo de transportistas se ha incorporado al proyecto de Trolebús desarrollado por el municipio de Quito



En cualquier caso, sea un proceso de transformación donde el sistema de transporte público “formal” incorpora a unidades económicas de transporte de reproducción simple del capital, como ocurre en Buenos Aires y Santiago. O un proceso acumulación de capital en las unidades de transporte, que les permite a los propietarios realizar inversiones y renovar sus unidades para establecer grandes empresas, como ocurre en Quito. Incluso si el sistema de transporte público se mantiene relativamente estático e invariable, con unidades económicas de transporte con reproducción simple de capital, como ocurre en La Paz. Debemos incorporar en el análisis mayores evidencias sobre la reproducción del capital en estas unidades económicas de transporte, y analizar cómo las situaciones críticas, mencionadas por Figueroa u otras, influyen en las condiciones de reproducción del capital. Veamos estas evidencias para el caso de las unidades económicas de transporte público en la ciudad de La Paz.

3. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

El Sindicato Mixto de Transportes Litoral se funda el 14 de noviembre de 1945 con el nombre de “Sociedad de Propietarios, Chóferes y Cobradores”, esta sociedad ya trabajaba anteriormente con vehículos Chevrolets de 20 asientos (Entrevista a Víctor Villarroel, 11/5/2005), en las líneas 1 y 2 que abarcaban desde la zona norte (Estación de ferrocarril) hasta la zona sur (Plaza Isabel la católica y Obrajes) de la ciudad de La Paz. Zonas que también cubría el tranvía con cierta desventaja, ya que el servicio que proponían los vehículos de transporte público era más eficiente: salían con mayor regularidad debido a su mayor número de unidades, tenían la posibilidad de parar en puntos no considerados como paradas y superaban el tiempo de transporte del tranvía. Al verse superada, la empresa administradora del tranvía exige que se respete sus rutas y denuncia ante la oficina reguladora de transporte a las unidades de transporte público, que aun no contaban con una organización formalmente establecida. Fruto de los conflictos con la empresa administradora del tranvía, se funda la “Sociedad de propietarios, chóferes y cobradores” con el objetivo de “...precautelar y velar los intereses de sus socios” (Acta de fundación, archivo de la secretaría de relaciones del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”). Al conquistar la ruta que unía, quizás las tres zonas más importantes de la ciudad, se estableció la base para luego formar una red de rutas entre estas zonas. Esta ubicación estratégica significaría la oportunidad de maximizar la producción de transporte público debido a la alta demanda del servicio por parte de los pasajeros de zonas tan pobladas y circuladas. Esto permitió años después el constante incremento de unidades y rutas de transporte en la “sociedad de propietarios, chóferes y cobradores” que luego cambiarían su nombre a “Sindicato de Colectiveros Litoral” y luego a “Sindicato Mixto de Transportes Litoral”.

Este crecimiento del sistema de transporte público en la ciudad de La Paz, se ve influido por tres momentos históricos importantes, veamos estos:

3.1. Tres momentos históricos influyentes

A partir de 1960 el crecimiento del transporte público se ve influido por tres momentos históricos importantes. *El primero* caracterizado por una fuerte relación clientelar entre los sindicatos de transporte público y los gobiernos militares dictatoriales. Recordemos que en 1965 las fuerzas armadas firman un convenio con chóferes, ferroviarios y petroleros para romper la huelga obrera (Lazarte, 1987: 142-3). Esto le valió a la confederación de chóferes 1ro de Mayo ser expulsada de la Central Obrera Boliviana (COB), pero además significó un paquete de beneficios para los socios de los sindicatos de transporte, por ejemplo, el subsidio estatal a la gasolina para el transporte público, la exoneración del pago de



impuestos por utilidades⁸ y los beneficios a nivel de importación de nuevos vehículos para los socios sindicalizados⁹, entre éstos el pago del vehículo en letras, el pago diferido de los impuestos por importación y la garantía del Banco Nacional de Bolivia en el crédito de los vehículos.

Paralelamente, se crean nuevas líneas para los microbuses. Entre 1970 y 1980 se amplían las rutas aprovechando espacios de producción ya existentes y delineando de esta manera la “red de rutas” del Sindicato Litoral.

Un *segundo momento histórico* se da a partir de 1979-80 con la restitución de la democracia en nuestro país, seguida por la ruptura de la relación clientelar establecida entre los sindicatos de transporte público y los gobiernos militares dictatoriales. Esto supone dos procesos importantes: la ruptura de la relación clientelar y la crisis económica del sistema de transporte público.

El problema principal para los transportistas fue este último, ya que se incrementaron los costos de producción como por ejemplo el precio de los repuestos, el pago de las letras de los vehículos, entre otros. Las casas importadoras de vehículos empezaron a realizar las transacciones en dólares y justificaron la subida de los precios por una subida en el precio del dólar en el mercado exterior. Dicho problema con el precio del dólar parecía presagiar la futura inflación económica que soportarían varios sectores del país. Esta elevación en los costos de producción, específicamente de los costos variables, afectó la circulación del capital el excedente obtenido por los dueños de los vehículos se agotaba en pagarle a las importadoras de repuestos, en vez de tecnificar la producción, lo que evitó que los propietarios pasaran de una reproducción simple hacia una reproducción ampliada del capital (Marx, 1885/1973)¹⁰.

Los años siguientes a 1985 constituyeron el *tercer momento histórico* para el transporte público en la ciudad de La Paz. Esta etapa se caracterizó por un incremento importante de los medios de producción de este servicio (rutas y vehículos). Sin embargo, la lógica de este crecimiento no era de ninguna manera centralizada y acumulativa en manos de determinadas empresas o sindicatos de transporte, como ocurría en la década de 1960. El incremento de estos medios de producción se daba bajo una lógica descentralizada y dispersa, bajo la cual se incrementó el número de organizaciones de transportistas públicos y se masificó el auto-empleo en la producción de este servicio. Este proceso fue posible debido a la coyuntura macroeconómica de nuestro país y las nuevas condiciones microeconómicas de acceso a la producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz.

La privatización de varias empresas estatales y el cierre de muchas fábricas privadas, produjo variaciones en la composición de la población económicamente activa. Se incrementó el empleo de la mano de obra en el sector semiempresarial y familiar en detrimento del empleo en sectores empresariales y públicos (CEDLA-ILDIS, 1994: 29). Al mismo ritmo creció la producción de servicios mientras la producción de bienes bajaba. Aunque afectó de manera diferente al sistema de transporte urbano de pasajeros, este proceso de desempleo también se produjo en Argentina y Chile (Figuerola, 2005; Kralich y Gutiérrez, 2007).

⁸ “En 1971, Banzer aprobó una ley (Decreto No. 9669) que liberaba a los transportistas sindicalizados de pagar el impuesto sobre utilidades.” (Lagos, 1997: 142).

⁹ Recordemos que en esa época, los vehículos se compraban por medio de casa importadoras y no se conseguían a medio uso o “transformes” (Ver: Glosario).

¹⁰ Teniendo en cuenta los buenos ingresos de dichas unidades económicas, ya que la producción del servicio de transporte público aun era restringida.



Paralelamente, en la producción del servicio de transporte público, se daban dos cambios importantes: la incursión del *minibús*¹¹ y el fácil acceso a las rutas, consecuencia de la liberalización del transporte público. En el primero, la fabricación de vehículos de menor capacidad de pasajeros, más livianos y más rápidos influyó en la adopción del minibús como nuevo vehículo para la producción del servicio de transporte. Los minibuses podían dar un mayor número de vueltas en una ruta y en un día determinado, además el incremento de la competencia en el rubro del transporte hacía del minibús un vehículo adecuado para el número de pasajeros existentes, es decir, para la demanda del servicio. El uso de estos vehículos se masificó fruto de la apertura de las fronteras de nuestro país a los llamados vehículos *transformes*¹² a partir de la década de 1990 –tal vez antes-. Con pocos años de vida útil, en buenas condiciones y a precios rebajados en un 70 o 50%, estos vehículos significaron la mejor alternativa, no sólo para los miles de desempleados en la ciudad¹³, sino también para muchos profesionales, técnicos y comerciantes, que buscaban establecer nuevas unidades económicas que les significaran ingresos alternativos.

En el segundo, la liberalización del transporte público significó el acceso indiscriminado de nuevas organizaciones de transportistas al espacio público y rutas de transporte, lo cual derivó en un conflicto por el espacio entre las antiguas organizaciones sindicales y las nuevas cooperativas y asociaciones de transportistas públicos. Pese a la lucha de los sindicatos por mantener la propiedad sobre estos espacios, las nuevas organizaciones coparon nuevos y antiguos espacios destinados a la producción de este servicio. Sin embargo, los sindicatos también accedieron a nuevas rutas. Así, el Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”, consolidó su espacio de producción, pero a la vez se saturaron sus rutas, no sólo por la incursión de cooperativas o pequeños sindicatos en sus espacios de producción, sino también por la creación de “rutas sobre rutas”, algo lógico en la acumulación y consolidación de estos medios de trabajo, pero que inevitablemente saturó dichos espacios.

De esta manera se estableció el actual sistema de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de La Paz, donde los medios de producción, como las rutas y los vehículos, se incrementaban de forma descentralizada y dispersa, incrementando también el número de sindicatos, cooperativas y otras asociaciones de transportistas. La capacidad de las unidades de transporte también disminuía, los vehículos utilizados para prestar el servicio fueron cada vez de menor capacidad de pasajeros lo que provocó una *miniaturización* del transporte público; sin embargo, este proceso no sólo se dio en Bolivia en el Distrito Federal de México los medios de alta capacidad (metro, trolebuses y autobuses) que en 1983 concentraban un 67% de la demanda, cayeron en 1997 al 24%, siendo la diferencia ocupada por servicios de combis, microbuses y taxis colectivos (Rodríguez y Navarro, 1999)¹⁴, o en Santiago de Chile donde los 7.000 taxis colectivos que existían en 1990 aumentaron a más de 13.000 al año 2000, mientras la flota de buses se reducía desde cerca de los 13.000 a poco más de 8.000, entra las mismas fechas (datos del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile)¹⁵.

¹¹ Vehículo con capacidad para 14 pasajeros.

¹² Son aquellos vehículos que provienen de países fabricantes como Japón, Estados Unidos entre otros. Las personas que adquieren estos vehículos pueden o no pagar impuestos al ingresarlos a nuestro país, a los vehículos transformes que no pagan impuestos se los denomina *chutos*.

¹³ “Don Alejandro Vargas propietario de minibús del Sindicato Simón Bolívar grupo “los magníficos” y don Diego Mamani del mismo sindicato del grupo “602” son mineros relocalizados que con parte de su indemnización y préstamo del banco lograron su casa y su vehículo.” (Gerenssa, 2008: 232).

¹⁴ Citado en: FIGUEROA, Oscar. “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina”. En *Revista EURE*, 2005, Vol XXXI, Nº 94, pp 41-53.

¹⁵ Citado en: FIGUEROA, Oscar. “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina”. En *Revista EURE*, 2005, Vol XXXI, Nº 94, pp 41-53.



3.2. El sistema de transporte público en la ciudad de La Paz, en la actualidad

El sistema de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de La Paz cuenta con cuatro modalidades de transporte que se diferencian entre sí por la cantidad de asientos en el vehículo. Así podemos encontrar las siguientes modalidades: Colectivos (vehículos con capacidad para 34 y 52 pasajeros), Microbuses (con capacidad para 21 pasajeros), Minibuses (con capacidad para 14 y 7 pasajeros) y Trufis (con capacidad para 4 pasajeros); sin embargo, esta diferenciación puede variar en algunos sindicatos de transportistas. Veamos algunos datos interesantes que presenta Oscar Espinosa acerca de estas modalidades, para el año 1998.

La modalidad de transporte más importante en el sistema público, para 1998, era la modalidad de minibuses. Mediante el minibus se movilizaban el 54% de los pasajeros del sistema de transporte público. Esta modalidad contaba con la mayor cantidad de vehículos y longitud de líneas ofrecidas por el sistema de transporte público, existían 3.314 minibuses de 14 asientos y 2.333 minibuses de 7 asientos (trufibuses) que juntos, representaban el 58% del parque automotor del sistema de transporte público. La longitud total de las líneas cubiertas por los minibuses era de 6.069km que representa el 65% de la longitud ofrecida por el sistema de rutas fijas. La segunda en importancia era la modalidad de Microbuses con 2.487 vehículos que representaba un 26% del total del parque automotor público. En términos de longitud de líneas, esta modalidad representaba el 22% y transportaba alrededor de 33% de los pasajeros existentes en la ciudad. En un tercer lugar estaba la modalidad de colectivos, con vehículos de 34 asientos y 52 asientos, esta modalidad contaba con 554 vehículos que representaban el 6% de la oferta total del sistema, el 7% de la longitud total de líneas ofrecida por el sistema de rutas fijas y el 11% de los pasajeros existentes en la ciudad. Y por último, estaba la modalidad de trufis, que representaba el 9% de los vehículos públicos y el 6% de la longitud ofrecida por el sistema de transporte urbano de pasajeros. Esta modalidad movilizaba apenas el 2% de los pasajeros existentes en la ciudad (Espinosa, 1998: 13-14).

Estos números se han mantenido, en algunos casos, pero en otros se han incrementado. Por ejemplo, el número de líneas de transporte público se incrementó de 317, en 1994, a 535 líneas en el 2009 (Primera Plana, 23 / 4 / 1994; La Razón, 22 / 03 / 2009). Algo parecido ocurre con el parque automotor, sobre todo en las modalidades de minibuses y trufis.

Otra diferenciación en el sistema de transporte público paceño se puede hacer a partir de la propiedad del vehículo, las relaciones laborales y la organización de la producción. Así encontramos cuatro agentes productores de transporte público: El semiempresario, el propietario, el trabajador por cuenta propia y el relevo¹⁶. Veamos estos.

El Semiempresario/a es aquel dueño de dos o más vehículos, teniendo un máximo de tres, que puede o no participar en el proceso productivo -a diferencia del semiempresario propuesto por el CEDLA (CEDLA, FLACSO, ILDIS, 1986). La diferencia con el empresario se basará en la capacidad de responder a una reproducción en escala ampliada del capital, es decir, hay una barrera entre el empresario que genera ganancias suficientes para reinvertirlas en el mismo proceso productivo y el semiempresario que no tiene esta capacidad.

El Propietario/a es aquella persona que tiene la propiedad de un solo vehículo, que no participa directamente en el proceso de producción y delega esta tarea a los relevos¹⁷. Su

¹⁶ Extraído del léxico de los transportistas, es el que no cuenta con un vehículo y se alquila uno para realizar la producción.

¹⁷ Extraído del léxico de los transportistas, significa que no tiene vehículo propio, por lo cual acude al alquiler de otros vehículos.



ocupación y sus ingresos principales son externos al transporte público, se diferencia del semiempresario en la cantidad de vehículos y aunque no participa en el proceso productivo, es parte del grupo de productores.

El Trabajador/a por cuenta propia es el dueño de un vehículo que no tiene relación laboral alguna porque es él mismo el que se encarga de producir transporte es decir, participa directamente en el proceso productivo con su propio vehículo¹⁸.

El Relevó/a es el que no cuenta con un vehículo y se alquila uno para realizar la producción. La misma palabra lo indica, son aquéllos que relevan al propietario original en la producción del servicio y tras una negociación con él acuerdan el monto de la renta que deberá pagar al propietario por el uso del vehículo.

Además de estos agentes productores de transporte público, también existen otros roles necesarios para el desarrollo del sistema de transporte urbano: los voceadores, que son aquellos ayudantes del chofer que anuncian la ruta de la movilidad, alertan al chofer acerca de las unidades de transporte que son competencia en la ruta, cobran y limpian el vehículo. Estos voceadores generalmente trabajan con minibuses de 14 pasajeros y colectivos de 35 y 52 pasajeros; en las demás movilidades no existen voceadores. Luego, el/la control de parada, encargado/a de regular el normal funcionamiento de la actividad de transporte, es la persona que debe recaudar el ingreso económico del grupo y del sindicato, además de hacer que se desenvuelva normalmente la actividad de los conductores, para lo que controlan la hora de ingreso y salida de cada vehículo en la parada de la línea.

Estos agentes productores y trabajadores del sistema de transporte público se asocian en diferentes organizaciones como sindicatos, cooperativas y asociaciones de transporte libre, donde los sindicatos representan el 56% de todas las organizaciones de transporte y las asociaciones de transporte libre, el 28% (Rojas, 1994). Si bien estas organizaciones se diferencian por sus nombres, en el fondo tienen la misma naturaleza, en tanto asociación de pequeños propietarios y chóferes de transporte público, con derecho de usufructo sobre líneas de transporte público.

4. PRODUCCIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL GRUPO “HITO” 45 DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES “LITORAL”

4.1. Los medios de producción

4.1.1. El vehículo

Recuerdo que un día en una de las paradas, mientras me encontraba en mis labores diarias de control de parada, le di la orden de salida a un compañero del grupo, el Juan, que subió a su carro y encendió sin problemas el vehículo de su jefe. Resultó que a diez metros de la parada el coche se apagó, y los demás compañeros -sobre todo los que estaban detrás de él- empezaron a silbar y protestar indicando, Otro!!!, Otro!!!. Yo fui a ver si el desperfecto era de gravedad como para mandar a otro carro mientras el Juan lograba arreglar el vehículo de su jefe. Pero él me dijo, ¡un ratito chango!, un ratito!, él ya se había bajado rápidamente del carro, abierto la puerta de los pasajeros y destapado la batería que estaba cubierta por una goma, toco unos cables como asegurando todo y unió otro que se había soltado. Luego volvió a su carro, lo encendió y se fue rápidamente.

¹⁸ Según la investigación de Barret acerca de la industria de Minibús-Taxi en ciudades de Sud África, un número considerable de los productores de transporte, en las principales ciudades de este país, corresponden a esta categoría, “Los conductores constituyen la mayoría de trabajadores en la industria. La razón de dueños-conductores a salario-empleo es desconocida, pero allí son números considerables de salario-empleo que se dirige a los mismos dueños.” (Barret, 2003: 9)



Cuando regresé a la parada otro compañero, el Roger, me preguntó que era lo que había pasado, yo no estaba seguro y no sabía como explicarle, así que le dije simplemente, no se. Inmediatamente me recriminó preguntándome, ¿así quieres manejar un carro?, no chango, **el transportista vive del volante**. Yo le pregunté ¿y eso que significa? Entonces me dijo, que no puedes plantarte pues, que si no sabes que pasa con tu carro te plantas y listo no ganas lo que tendrías que ganar en el día, ser transportista no solo es agarrar un carro y manejar, el transportista es el que vive de eso, su coche no puede pararse. Roger me hizo comprender lo importante que es el vehículo en la producción de transporte público y las habilidades que debe tener el productor para poder vivir del transporte.

En este sentido, el vehículo constituye el principal *medio de trabajo de carácter privado e individual*, es decir, define la propiedad individual en este sistema productivo, constituye el núcleo de la unidad económica a partir del cual se establecerá el cálculo costo-beneficio. También constituye el escenario principal donde se desarrolla el proceso de trabajo, esto debido a su carácter de uno a uno con la fuerza de trabajo, es decir, un chofer y un vehículo. Aquí no tienen lugar los grandes galpones y maquinarias modernas, aquí se encuentran solos, pero juntos, el vehículo y el transportista.

4.1.2. La ruta

La producción del servicio de transporte público no sería posible sin medios de comunicación como las autopistas, carreteras, avenidas y calles. Por lo general, estos medios constituyen un bien público, lo que obliga a las organizaciones de transportistas a negociar con el Estado o la alcaldía municipal para obtener el *derecho de usufructo* sobre estos medios de comunicación. Este usufructo de los espacios públicos se delimita por medio de la ruta, entendiendo a ésta cómo, "...un bien intangible, a determinar de acuerdo con la circulación y los deseos de viaje de la población. Así la ruta es una unidad compuesta por diferentes trayectos entre un punto inicial y otro terminal." (Soto, 1987: 105). La condición básica que deben cumplir estas organizaciones para acceder a rutas determinadas, es tener la capacidad de brindar el servicio.

A simple vista este proceso parece sencillo, pero es necesario profundizar sobre el sentido económico del mismo para observar dos de sus particularidades.

Primero, contar con la capacidad de brindar el servicio de transporte público significa contar con un número determinado de unidades de transporte (vehículos y mano de obra)¹⁹. Es muy difícil que un semiempresario con tres vehículos y contratando a dos chóferes pueda satisfacer las necesidades de transporte en una ruta determinada: seguramente a los pocos días los pasajeros se quejarían por tener que esperar un lapso de dos horas para que una unidad de transporte se asome por un punto determinado de la ruta. Por esto es necesario que se movilice un número determinado de vehículos y mano de obra para la satisfacción de las necesidades de transporte de manera continua. Existen dos formas de movilizar estos recursos. La primera es que un empresario compre 20 vehículos y contrate a 20 chóferes para satisfacer las necesidades de transporte en la ruta sobre la cual tendría un derecho de usufructo. La segunda, es que propietarios de vehículos y chóferes se asocien y organicen, haciendo el mismo número de 20 unidades, para satisfacer las necesidades de transporte en la ruta sobre la cual la *asociación de varias unidades económicas* tiene un derecho de usufructo y luego de propiedad²⁰.

¹⁹ Para acceder al usufructo de una línea, es necesario contar con 20 unidades de transporte como mínimo. (Bruno Lazarte, Secretario de Conflictos, Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros C.U.T.U.P., Entrevista 4 / 07 / 2008, 10:31am.)

²⁰ Si bien el concepto jurídico por medio del cual el sindicato de transportistas produce una ruta de la alcaldía municipal se conoce como usufructo. Estos sindicatos se apropian de las rutas definitivamente, renuevan constantemente sus espacios de producción, establecen nuevos espacios en base a los ya conquistados, los protegen de otras organizaciones de transportistas, etc. Por esto utilizo el término propiedad en vez de usufructo.



Esta segunda forma de movilización de recursos es la que se adopta en el sistema de transporte público paceño, por lo cual el derecho de propiedad de una ruta recae sobre la organización de varias unidades económicas y no sobre un empresario dueño de los medios de producción y contratante de fuerza de trabajo.

Segundo, la ruta regula la demanda del servicio asegurando ingresos determinados para las unidades de transporte público, por lo cual se constituye en un medio de trabajo. El espacio físico de la ruta constituye el mercado donde compradores y vendedores del servicio de transporte público concurren: es por eso que estas rutas se definen en base a los deseos de transporte de la población. Gracias a esta regulación de la demanda, la ruta se valoriza como cualquier otro *medio de trabajo*, por lo cual el acceso a ella supondrá un costo para la organización de transportistas, ya que permite asegurar un ingreso determinado para sus unidades económicas.

Por estas características, el espacio público de la ruta es más que un conjunto de calles por donde transita un vehículo de transporte público. Es, principalmente, un *medio de trabajo colectivo*, ya que el derecho de usufructo recae sobre la organización de transportistas y ésta a la vez la administra, *organizando* la producción del servicio de transporte público. Debido a esto, el control de este medio de trabajo no será de carácter individual, sino de carácter colectivo (Ver: *Infra, Organización social del proceso de trabajo*).

4.2. La Renta: La relación laboral en el grupo “Hito” 45

Bonavia describió dos tipos de contrato de arriendo o fletamento en el transporte: el contrato por viaje y el contrato por tiempo. El primero sirve para realizar un transporte específico y se utiliza más en el transporte de mercancías: por ejemplo, se conoce cuánto pesa la mercancía o el número de mercancías y cuánto puede costar ese viaje. El segundo se realiza por un tiempo determinado y se pone el vehículo en poder del que lo contrata. En ambos tipos de contrato existen condiciones generalizadas para el uso del vehículo, por ejemplo el precio del arriendo, el tiempo a ser utilizado, etc (Bonavia, 1956; 69). El contrato de arrendamiento por tiempo es el que prevalece en el transporte público paceño, específicamente en el grupo “hito” 45 del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”²¹, y es más conocido como *renta*, ya que el relevo debe pagar un monto de dinero al propietario del vehículo.

Por medio de la renta el propietario del vehículo le delega al relevo la gerencia sobre la unidad económica. El relevo, al sacar el vehículo del garaje, asume la responsabilidad de entregar una renta establecida, pagar los costos de operación y reservar un sobrante para su renumeración. Bajo estas condiciones laborales, los contratiempos en la producción del servicio, cómo la baja en el número de pasajeros, algún desperfecto en el vehículo y otros, tienen directa influencia en la renumeración del relevo. Y a la inversa, mientras más grandes sean los ingresos totales de la unidad económica mayor la renumeración del relevo. El propietario y el relevo acuerdan la hora de salida y de llegada del vehículo, las condiciones de mantenimiento o accidente, los días de descanso y otros.

Aquí el relevo no se convierte en un arrendatario capitalista, ya que éste no entrega la renta antes del proceso productivo y tampoco corre con todos los gastos de la producción. El relevo es mas bien un semiarrendatario (Marx, 1867/1973: 632), ya que pone la mano de obra y el propietario el vehículo. Los frutos de la producción se dividen según lo acordado, como una relación específica de “al partir” en la producción agrícola.

La renta es la expresión en dinero del plus valor extraído del trabajo del chofer. Éste trabaja durante la jornada para satisfacer sus necesidades y las de su familia, para pagar los costos

²¹ Este tipo de relación laboral también se establece en otros países cuyo sistema de transporte público es parecido al nuestro, es el caso por ejemplo de Sud África (Ver: Barret, 2003: 9).



de operación y para pagarle al propietario del vehículo. Pero esto no significa que esta relación laboral asuma una forma capitalista, por dos razones. Primero, lo mencionado ya, el chofer es un semiarrendatario que cancela en parte los costos de producción lo cual no ocurre con el obrero. Segundo, el proceso de trabajo en el transporte público no se desarrolla *bajo el control* del propietario del vehículo: éste sólo se limita a controlar la hora de llegada, el estado del vehículo y otras condiciones estipuladas en el acuerdo. Tampoco, existe una relación salarial entre el propietario del vehículo y el relevo que estipule para el primero la *propiedad sobre el producto*, es decir, sobre los ingresos de la unidad de transporte. Al contrario, éstos son de propiedad del relevo que luego le cancela al propietario la renta acordada. En este sentido, el arrendamiento del vehículo es una relación laboral desarrollada en el transporte público de la ciudad de La Paz y no puede ser entendida bajo los parámetros rígidos de la teoría marxista del plus valor.

La mano de obra tiene otra característica en la producción del transporte público en la ciudad de La Paz. Son los grupos de transportistas, como el grupo hito 45, los que regulan la mano de obra a través del mercado laboral interno del sindicato, lo que le permite al grupo equilibrar el número de fuentes de trabajo y la mano de obra disponible. Cuando faltan relevos, el grupo decide que el agente de parada ascienda a relevo y luego se busca un agente de parada a través de las redes sociales de los socios del grupo. Esta manera de gestionar la mano de obra grupal asegura la estabilidad laboral de los relevos: el trabajo para el relevo se asegura de por vida mientras no incumpla ninguna de las normas grupales: la relación entre un relevo y un propietario generalmente es de largo tiempo, son esporádicos los trabajos de media jornada o provisionales en el grupo. Al final, la comunidad le asegura al trabajo un estatuto social, si bien el relevo establece una relación laboral y económica con el propietario, a la vez es miembro de un cuerpo social y tiene una posición reconocida en un conjunto jerárquico.

4.3. Proceso de trabajo

El proceso de trabajo en el transporte público se define como *el recorrido que hace el productor del servicio de transporte público con un vehículo (de su propiedad o no) sobre una ruta y en un tiempo determinado, con el objetivo de transportar la mayor cantidad de pasajeros, de un lugar a otro*. La forma en el que se desarrolla este proceso establece las especificidades y características propias en cada sistema de transporte urbano de pasajeros, sea en La Paz, Buenos Aires o Tokio.

En la ciudad de La Paz, y en el grupo “hito” 45 específicamente, los transportistas públicos desarrollan diferentes estrategias laborales para poder transportar la mayor cantidad de pasajeros durante una jornada laboral. Por ejemplo, acelerar el proceso de trabajo en horas pico, adoptar una velocidad mínima a la del promedio en busca de mayor cantidad de pasajeros, acortar las rutas tomando atajos para llegar más rápido a un punto determinado de la ruta, rebajar el precio del pasaje, entre otras, son estrategias empleadas por los transportistas públicos para llegar a niveles de ganancia buscados por la unidad económica. Sin embargo, debemos recordar que los transportistas no están solos: están acompañados por sus colegas que tienen las mismas intenciones de maximizar su ganancia a expensas de las demás unidades económicas. La pregunta a responder es entonces la siguiente: ¿cómo se organiza el trabajo de un grupo de transportistas sedientos de ganancia, que utilizan la misma ruta y que pelean por los mismos pasajeros? Veamos esto.

4.4. Organización social del proceso de trabajo

La organización social del trabajo en la producción del servicio de transporte público se establece a partir de la administración del espacio de producción (las rutas). La forma en la que este insumo se administra marca la forma de la organización del trabajo en el transporte público. Pueden existir dos formas de administrar este insumo, dependiendo de la propiedad



sobre el mismo. La primera, si el derecho de usufructo de un espacio determinado recae sobre una sola persona o una empresa, *el acceso al espacio y el trabajo* se organizarán de tal manera que la persona o la empresa, dueña de las unidades de transporte, obtenga el mayor beneficio posible. En este caso podríamos observar métodos de control y de segmentación del trabajo parecido a los tayloristas, o formas menos convencionales de organizar el trabajo, pero que tengan el mismo fin: posibilitar que la persona o la empresa dueña de los medios de producción obtenga el mayor beneficio posible.

La segunda, si el derecho de usufructo de un espacio determinado recae sobre una organización de personas, cada una con unidades económicas independientes, *el acceso al espacio y el trabajo* se organizarán de tal manera que el conjunto de las personas, y sus unidades económicas, obtengan el mayor beneficio posible. Este es el caso del Sindicato Mixto de Transportes Litoral -y de la mayoría de las organizaciones de transportistas públicos de la ciudad de La Paz-, donde se organiza el trabajo y se distribuye el acceso al espacio a partir de un principio de *socialización de riesgos y beneficios*.

Uno de los métodos para lograr la socialización riesgos y beneficios, se da a través de la segmentación del tiempo en intervalos de salida, realizado por el agente de parada, y la rotación de líneas a través de un calendario de rotación.

Primero, el agente es aquella persona que posibilita el acceso “equitativo” de las unidades de transporte a las rutas del grupo. Hace posible que todos los socios del grupo accedan en “igualdad de condiciones” a la ruta sobre la cual tienen un derecho de usufructo. Para esto, el agente lleva a cabo dos tareas: la identificación de las unidades de transporte y la segmentación del tiempo en intervalos de salida. Veamos ambos.

Al llegar a la parada, el agente debe *identificar a las unidades de transporte* que se encuentran en la misma, anotar las placas de los vehículos en su cuaderno, para poder controlar el orden de llegada de cada uno e ir asegurando su salida en un tiempo determinado. El registro se realiza de la siguiente manera:

Tabla 1. Registro de vehículos

| Vehículo | Hora de salida |
|----------|----------------|
| 416 | 7:30 |
| 1250 | 7:35 |
| 315 | 7:40 |
| 1245 | 7:46 |
| 760 | 7:52 |

Fuente: Elaboración propia.

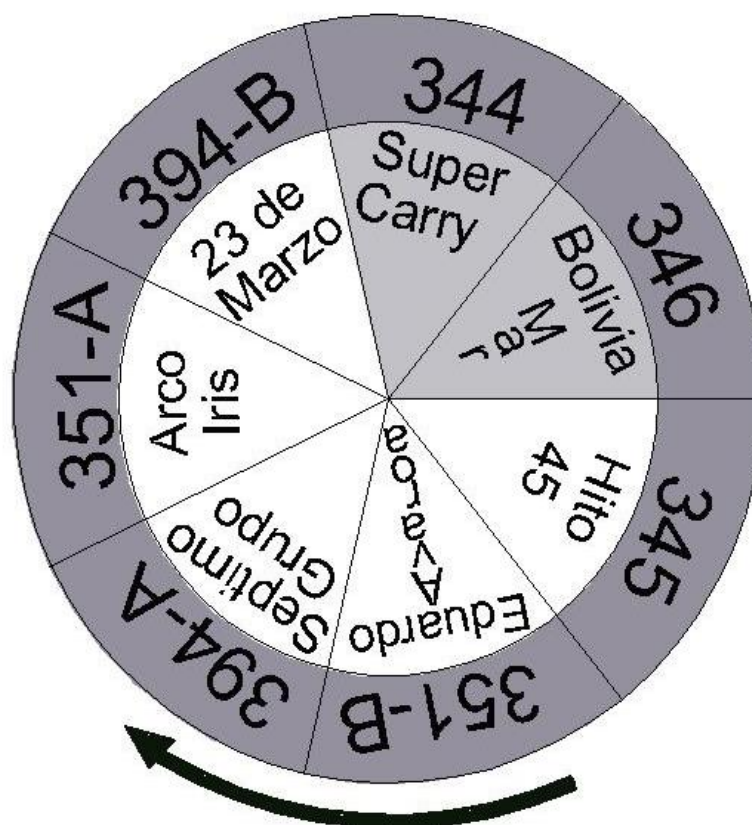
Después de anotar las placas, el agente de parada debe *segmentar el tiempo en intervalos de salida* para poder *despachar* a los vehículos.

Mediante estas acciones, el agente de parada asegura a los transportistas el acceso a una ruta en igualdad de condiciones, con un tiempo de maniobra determinado que les permita maximizar sus ganancias. De lo que se trata es asegurar la ganancia de todos los socios explotando un medio de trabajo colectivo: la ruta. En este sentido, las acciones del agente de parada se rigen bajo un principio de *socialización de los beneficios* en detrimento de la desigual distribución de los mismos.

Segundo, la rotación de líneas es un sistema de trabajo por medio del cual los grupos de una modalidad tienen igual acceso a las rutas sobre las cuales tienen derecho de usufructo. Mediante este sistema de trabajo los grupos acceden de igual manera a líneas consideradas buenas, regulares y malas.



Gráfico 1: Rotación de líneas



En el caso de la modalidad de trufibuses del Sindicato Mixto de Transportes Litoral ocurre lo mismo. La modalidad se divide en siete grupos: Bolivia mar, Hito 45, Eduardo Avaroa, Super carry, 23 de marzo, Arco iris y el Séptimo grupo. De igual manera, la modalidad cuenta con siete rutas, denominadas como líneas con su respectiva numeración: el 344, el 345, el 346, el 351 negro, el 351 rojo, el 394 azul y el 394 negro. Cada grupo trabaja un día de la semana en una determinada línea, al día siguiente pasa a la próxima según la progresión marcada por el gráfico N° 1, pero este sistema también supone una rotación de los días ya que existe una diferencia en términos de pasajeros según el día de la semana. Para equilibrar esto se define, que la línea que toque domingo también se trabaje lunes, y de esta manera se logra una rotación a nivel de líneas y días de la semana.

Por medio de este sistema de trabajo se asegura el acceso de los grupos a todas las líneas (buenas y malas) de la modalidad, en diferentes días de la semana. Lo cual supone una socialización de los beneficios y los riesgos de la explotación entre todos los transportistas y grupos de la modalidad. Evitando que las mejores líneas sean explotadas por los grupos más grandes o los más prestigiosos.

Estas formas de organizar el trabajo en la producción de transporte público en el grupo Hito 45, bajo el principio de socialización de beneficios y riesgos, garantiza la continuidad reproductiva del Sindicato Litoral como sistema económico, político y social. Al tener por objetivo el beneficio de todos los socios y no de unos cuantos, la organización del trabajo establece las condiciones para que la reproducción del capital sea la misma, no se amplíe ni rebaje hasta desaparecer. De esta manera, el sindicato de transporte, como comunidad gremial, mantiene su fortaleza a un poco más de medio siglo de su fundación.



5. RENTABILIDAD EN LAS UNIDADES ECONÓMICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Para determinar el nivel de rentabilidad en las unidades económicas del transporte público paceño, y del grupo “hito” 45 específicamente, seleccioné a tres unidades económicas de transporte público que eran producidas por sus dueños, es decir, unidades económicas de trabajadores por cuenta propia. Los trabajadores por cuenta propia son las mejores fuentes de información acerca de los costos de producción de largo plazo, ya que son ellos los que hacen arreglar sus vehículos, saben cuándo necesitan un repuesto, una reparación, son ellos los que pagan estos costos. En cambio, el relevo no sabe exactamente cuánto se gasta en los arreglos del vehículo que maneja, no lleva la cuenta de estos gastos porque no le afectan, él puede alertar al propietario por la falla del vehículo y esperar que el propietario lo haga reparar o que le de dinero para esto. Por otro lado, los semiempresarios sí saben cuánto gastan en la reparación o el mantenimiento del vehículo, incluso pueden llevar una contabilidad más sistematizada, pero el acceso a ellos es más difícil, ya que éstos no trabajan permanentemente con el grupo, no producen el servicio de transporte público.

A través de los trabajadores por cuenta propia se pueden encontrar las diferentes variantes y posibilidades de unidades económicas de transporte público del grupo “Hito” 45, por ejemplo, la posibilidad de que un trabajador por cuenta propia amplíe su unidad económica y adquiera un vehículo más y que sea producido por un relevo, es decir, la posibilidad de que se convierta en un semiempresario; o la posibilidad de que un trabajador por cuenta propia decida dedicarse a otra actividad y deje su vehículo a un relevo, es decir, que se convierta en un propietario. Ambos procesos se pueden observar a través de los tres estudios de caso presentados aquí.

5.1. Primer Caso: Ahorrar en mano de obra para cancelar al banco

Es el caso de un trabajador por cuenta propia que se compró un Suzuki carry modelo 2004 cero kilómetros a 12.300\$ dólares de la importadora IMCRUZ, de 1200 de cilindrada, con capacidad para 8 personas. El costo por el vehículo era de 12.300\$ al contado y a plazos le costaba 16.500\$, entonces el trabajador por cuenta propia sacó un préstamo de la entidad financiera Prodem S.A. por la suma de 9.600\$ con una tasa de interés activa del 20%, que debían ser pagados en 48 meses, los restantes 2.700\$ los puso él. De esta manera, el trabajador por cuenta propia completó los 12.300\$ para comprar el vehículo.

El propietario del vehículo está casado y tiene dos hijos. Antes de ingresar al grupo “Hito” 45 trabajaba en una “empresa” de radio taxis donde tenía dos vehículos: uno lo manejaba él y otro lo hacía producir con un relevo. Cuando compró el trufibus Suzuki carry 2004 decidió dejar los dos radiotaxis con relevos y manejar este vehículo. De esta manera, el trabajador por cuenta propia obtiene una ganancia por la producción del servicio de transporte en el grupo “Hito” 45 y recibe una renta diaria por los dos vehículos que producen transporte en la empresa de radio taxi.

El flujo de caja de esta unidad económica revela una tasa interna de retorno negativa del 6%, lo que significa que esta unidad económica no es rentable y tampoco es viable para establecer una empresa de transporte público, donde el empresario contrate mano de obra asalariada. Esto se debe a que el vehículo tiene un costo elevado, lo cual hace que su depreciación también sea alta en el primer año, así como también son altos los intereses que se deben pagar a la entidad financiera, el costo por mano de obra y el costo por combustible son altos. Después ver estas características, vale preguntarse ¿cómo el propietario de esta unidad económica continúa produciendo el servicio de transporte?

Estas condiciones de producción le obligan al propietario de la unidad económica a tomar el costo de mano de obra que recibe él, como parte de la ganancia para poder pagar los intereses de la entidad financiera en los primeros cuatro años y recuperar la inversión a largo



plazo. De esta manera, contabilizando el costo por su mano de obra como parte de las ganancias, la unidad económica es rentable en un 7% y al final de los 15 años recupera su inversión, pero además logra ganar 115.989bs o 14.408\$, suficiente para comprarse otro Suzuki carry modelo 2004 de la casa importadora o más vehículos de menor precio en el mercado.

Este sacrificio no sería posible si el trabajador por cuenta propia no tuviera un fondo de consumo para su familia, formado por las rentas que recibe de sus dos radio taxis. Otro trabajador por cuenta propia que no contara con esta renta tendría que descontar obligatoriamente un monto de la mano de obra para el consumo familiar. En este caso, estamos ante un semiempresario o lo que llama Marx *pequeño maestro artesano*, que es aquel propietario de los medios de producción que por ahorrar el costo en mano de obra participa en el proceso productivo. Este ahorro es totalmente necesario en este caso ya que le permite pagar las cuotas mensuales a la entidad financiera y satisfacer las necesidades de su unidad doméstica con las rentas de sus radio taxis, si el propietario no trabajara en el servicio de transporte no podría cancelar su deuda con la entidad financiera mensualmente, sin afectar los niveles de consumo de su familia.

El propietario emprende un proceso largo de transición, entre lo que Marx llama la reproducción simple y la reproducción en escala ampliada del capital, ya que incorpora nuevos factores de capital en el ciclo productivo del transporte público, aunque esto no significa que la rentabilidad sea positiva por cada vehículo incrementado.

5.2. Segundo Caso: El vehículo que costaba 2000\$

Un caso diferente al anterior, es el de un trabajador por cuenta propia que está ligado con anterioridad al Sindicato Mixto de Transporte Litoral y al “hito” 45. Su padre fue uno de los fundadores del grupo a principios de 1990 y producía transporte con un vehículo Suzuki carry modelo 1991 que le compró a uno de los socios del grupo. Su padre le enseñó a manejar y afilió al sindicato y al grupo como relevo. Después de trabajar algunos años con el vehículo de su padre, y habiendo conocido el ambiente del grupo, el trabajador por cuenta propia le compró el vehículo a su padre bajo circunstancias particulares que afectaron su precio.

Resulta que el hermano menor del trabajador por cuenta propia se estaba casando el año 1997 y el padre de familia no encontraba la manera de conseguir dinero para pagar la boda de su hijo menor, en estas circunstancias el trabajador por cuenta propia le ofreció a su padre comprarle el vehículo en 2.000\$ los cuales se iba a prestar de la cooperativa “Litoral”, argumentando que todos ganarían, su padre podría pagar la boda del hermano menor, el hermano menor podría casarse y el trabajador por cuenta propia podría tener su propio vehículo para trabajar. Bajo estas condiciones el trabajador por cuenta propia adquirió su Suzuki carry modelo 1991, con 970 de cilindrada a un precio módico de 2.000\$, que se obtuvieron mediante el crédito de la entidad financiera Cooperativa “Litoral”.

El trabajador por cuenta propia está casado y tiene dos hijos de 4 y 7 años, estudió en la universidad la carrera de auditoría y trabajó un tiempo en una institución pública, pero fue destituido por recortes de personal. La unidad doméstica a la que pertenece no cuenta con ingresos extras fijos, sus familiares le ayudan esporádicamente con los gastos de sus hijos y su esposa se dedica al trabajo doméstico tiempo completo.

El flujo de caja de esta unidad económica revela una tasa interna de retorno del 30% lo que significa que la unidad económica es rentable en este porcentaje. Esta opción es viable para establecer una unidad económica de transporte público donde el propietario no trabaje, sino entregue el vehículo a un relevo. Esto se debe a que el vehículo tiene un costo reducido, lo cual hace que su depreciación también sea baja, si bien los costos por combustible y de



mano de obra son altos (como en el caso anterior), los ingresos de la unidad económica le permiten tener una ganancia positiva desde el primer año.

El trabajador por cuenta propia, después de 10 años podría comprarse otro vehículo más con un precio parecido al que pagó por su primer vehículo, luego de otros diez años podría incrementar su capital productivo a cuatro vehículos y, en 30 años podría llegar a tener 8 vehículos si ese fuera su objetivo; sin embargo, esto no ocurre por dos razones: *el fondo de consumo familiar no se incrementa pese al incremento del capital productivo y la tasa de rentabilidad es aun pequeña para transitar rápidamente de una reproducción simple a una reproducción ampliada del capital.*

El fondo de consumo familiar no se incrementa pese al incremento del capital productivo debido a dos circunstancias. Primero, si el objetivo del semiempresario es incrementar el número de unidades de transporte, ahorrará las ganancias de las unidades de transporte en funcionamiento para la compra de nuevos vehículos en el futuro, evitando destinar esta ganancia en el incremento del fondo de consumo familiar. Segundo, su fondo de consumo familiar se mantendría en 1107bs mensuales durante estos 20 años de producción del servicio ya que el trabajador por cuenta propia no puede producir con los nuevos vehículos y ahorrar en costos de mano de obra, obligatoriamente tendrá que contar con relevos cuyo costo por mano de obra es alto en relación a los ingresos de la unidad económica. Este costo por mano de obra, es totalmente necesario si se incrementa el número de vehículos en una unidad económica de transporte, ya que existe el volumen proporcional de uno a uno entre el chofer y el vehículo, no se puede aumentar el número de vehículos y mantener la cantidad de mano de obra invariable.

La tasa de rentabilidad es aun pequeña para transitar rápidamente de una reproducción simple a una reproducción ampliada del capital, debido a que el trabajador por cuenta propia debe esperar 10 años para incrementar su capital productivo. Quizás, después de 30 años y 8 vehículos el semiempresario caiga en enfermedad y no sólo tenga que detener este proceso de crecimiento de su capital productivo, sino vender algún vehículo para curarse, es decir, este proceso de lento crecimiento continuo podría quebrarse cualquier momento, en estas condiciones. Es por estas razones que en el grupo "hito" 45 del Sindicato Mixto de transportes "Litoral", no existen semiempresarios que logren acumular más de tres vehículos.

En este sentido, es totalmente razonable que el trabajador por cuenta propia se mantenga produciendo con su vehículo vendido por su padre, ya que en estas condiciones obtiene buenas ganancias anuales y una rentabilidad del 30%. En un futuro posiblemente esta unidad económica incremente su capital productivo comprando otro vehículo, no con el fin de incrementar el número de vehículos hasta llegar a ser una empresa de transporte público, sino disponiendo las ganancias de esta nueva unidad en el consumo familiar, en otras alternativas de inversión o por último ahorrando para comprar otro vehículo en el futuro. Este proceso de lento crecimiento puede desarrollarse, pero en combinación con inversiones más atractivas, consumo familiar, desgracias en la unidad económica o en la unidad doméstica, entre otras posibilidades.

5.3. Tercer Caso: Ahorrando en combustible

Es el caso de un trabajador por cuenta propia que esta ligado al sindicato por medio de su padre, que es socio antiguo del sindicato y del grupo "hito" 45. El trabajador por cuenta propia se licenció de la carrera de administración de empresas, pero trabaja en el grupo "hito" 45 hace ya varios años, ingresó al grupo y al sindicato como propietario de un Suzuki carry modelo 1990, recientemente participó de la directiva del Sindicato Mixto de Transportes "Litoral" por el lapso de una gestión, 2003-2005. A principios del año 2006 retornó a trabajar en el grupo con un vehículo Toyota townace transformer modelo 1998, de



1800 de cilindrada. Su anterior vehículo lo vendió en 3.800\$ dinero que le sirvió para comprar su vehículo actual. El trabajador por cuenta propia está casado y tiene una hija, su unidad domestica cuenta con ingresos alternativos ya que su esposa trabaja en una institución pública.

Este caso se caracteriza porque el trabajador por cuenta propia realizó algunos cambios tecnológicos en su vehículo Toyota Townace transformer comprado a medio uso, le incorporó un sistema de combustión mixto el cual funciona con gasolina y gas natural, el cual le rebaja el costo en combustible en un 50% aproximadamente. Esto es posible debido a los 18000cc de cilindrada que tiene este vehículo, en otros vehículos de menor cilindrada este cambio no es posible.

El flujo de caja de esta unidad económica revela una Tasa interna de retorno del 18%, lo cual representa una ganancia de 83.360bs (10.355\$) en términos monetarios. Esta rentabilidad es posible debido al cambio tecnológico realizado por el trabajador por cuenta propia, el cual le significó una rebaja en el costo por combustible y un incremento de la ganancia y la rentabilidad del emprendimiento. Por esto no es raro el incremento de estos vehículos en el parque automotor público paceño, ya que muchos propietarios de vehículos cambian sus Suzukys carry por Toyotas townace, y lo seguirán haciendo mientras sea tan favorable en la ganancia neta como en la rentabilidad de las unidades económicas.

En estas circunstancias tecnológicas el trabajador por cuenta propia podría emprender un proceso más rápido de transición hacia la reproducción en escala ampliada del capital, que el trabajador por cuenta propia del anterior caso, si tenemos en cuenta que la ganancia de esta unidad económica es de 83.360bs (10.355\$) lo cual permitiría comprar un segundo vehículo con las mismas condiciones después de los diez años de producción del servicio, quedándole un saldo de 23747bs (2950\$). Después de otros diez años de producción con los dos vehículos el semiempresario podría comprar dos vehículos más de las mismas características y tener un saldo de 47494bs (5900\$), a lo cual le podría aumentar 12119bs (1505\$) y comprar otra movilidad. Es decir que hasta los 20 años el semiempresario podría contar con 5 vehículos de las mismas características. Sin embargo, los problemas son los mismos que en el anterior caso. El fondo de consumo familiar no se incrementa pese al incremento del capital productivo y la tasa de rentabilidad es aun pequeña para transitar rápidamente de una reproducción simple hacia una reproducción ampliada del capital. Lo cual hace de esta transición un proceso lento y débil. Esta rebaja en el costo por combustible, más bien, le permite a la unidad económica contar con mejores ganancias que otras opciones económicas, ganancias que se dispersan en el consumo familiar, en la inversión en otras actividades o el ahorro para el futuro incremento del capital productivo.

A manera de conclusión, la rentabilidad de las unidades económicas de transporte público de la ciudad de La Paz, y del grupo Hito 45 específicamente, es positiva siempre y cuando se evalúen bien las posibilidades en torno a determinados factores, por ejemplo, la elección del vehículo, el costo de la mano de obra, el costo del combustible, entre otros.

Las unidades económicas de transporte público investigadas pueden emprender procesos de transición desde una reproducción simple hacia una reproducción ampliada de su capital. Sin embargo, esto se hace difícil por dos razones: el fondo de consumo familiar no se incrementa pese al incremento del capital productivo y la tasa de rentabilidad es aun pequeña para transitar rápidamente de una reproducción simple hacia una reproducción ampliada del capital, lo cual hace que este proceso sea lento y débil. Debido a esto, es totalmente razonable que los trabajadores por cuenta propia y los semiempresarios traten de incrementar el capital productivo de sus unidades económicas en uno o dos vehículos, pero no con el fin de incrementar el número de vehículos hasta llegar a ser una empresa de transporte público, sino disponiendo las ganancias de esta nueva unidad, en el consumo



familiar, en otras alternativas de inversión o por último ahorrando para comprar otro vehículo en el futuro.

Para estas unidades económicas es imposible tratar de acelerar el crecimiento de su tasa de rentabilidad, ya que se encuentran en un mercado donde la oferta ha crecido desproporcionadamente, causando un desequilibrio entre la oferta y la demanda, pese a que el crecimiento de la población en la ciudad de La Paz ha sido constante. Además de contar con unidades muy pequeñas (7 pasajeros) en las que los costos de mano de obra y gasolina representan un porcentaje muy elevado en relación a los ingresos diarios. En el caso de que los vehículos tuvieran mayor capacidad de pasajeros se tendría un cuadro más alentador. Sin embargo, existen unidades de transporte en la ciudad de La Paz con mayor capacidad de pasajeros y aun así no pueden romper la barrera de la pequeña empresa, esto por el desequilibrio en el mercado.

Este deterioro en los términos de intercambio mercantil entre las unidades de transporte público y la demanda de transporte de pasajeros puede afectar, en el corto plazo, la reproducción del capital de las unidades económicas de transporte público en la ciudad de La Paz. Si este proceso de crecimiento del transporte público continúa, específicamente en la modalidad de minibuses, las unidades económicas reproducirán su capital de manera simple y apretada. De hecho, en una encuesta realizada por la consultora Gerenssa en la ciudad de El Alto, los operadores de transporte público advierten que el promedio de vueltas en una ruta, por operador, será de 2 a 3, en la actualidad es de 5, advierten también que las jornadas laborales se incrementarán y que los ingresos bruto promedio rebajarán (Gerenssa, 2008: 216). Este es uno de los asuntos que debe tratar el gobierno central y los gobiernos municipales en sus políticas y planes de gobierno, sobre todo las políticas que competen al sector.

6. LA COMUNIDAD GREMIAL COMO ORGANIZACIÓN SOCIAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE LA PAZ

En Bolivia, la investigación social sobre las organizaciones laborales se ha centrado en organizaciones de carácter obrero-patronal, por ejemplo, los fuertes sindicatos mineros o fabriles, que tenían en la Central Obrera Boliviana (C.O.B) su entidad mayor. Sin embargo, las condiciones de producción sobre las que se estructuraban estas organizaciones fueron cambiando.

Álvaro García indica que la fuerte identidad obrero-patronal y la composición orgánica del capital facilitaban la organización de una estructura sindical estable, pero a partir de lo que él llama la *reconfiguración liberal del trabajo y el capital* (García, 1999), la condición del obrero y su forma de organización clásica se debilitan, hasta desaparecer en muchos casos. En la actualidad, según este autor, los proletarios tendrán una variedad impresionante de actividades desde pequeños productores, comerciantes, transportistas, subcontratados, etc.²², lo cual ha mermado su capacidad organizativa y de movilización. En esta afirmación también coinciden otros autores desde perspectivas diferentes (Castedo y Mansilla, 1993; CEDLA, FLACSO, ILDIS, 1986).

Lo extraño es que sindicatos de carácter gremial²³, como los que se desarrollan en la actividad del transporte público o el comercio en la ciudad de La Paz, muestran una

²² "El obrero social moderno tiene que ser buscado no sólo en la gran fábrica con los asalariados de contrato permanente; se halla en las empresas subcontratistas, en las microempresas, en el trabajo a domicilio que se mueve en torno a la lógica de valorización definida por las primeras. Se halla en la construcción, en la minería, en el transporte (...)" (García, 1999: 63).

²³ El término "gremial" se utiliza aquí para hacer referencia de un grupo de personas que realizan el mismo oficio y que además no tienen a la patronal en frente.



estructura organizativa sólida y formalizada, basta con recordar que el transporte público ha paralizado la ciudad varias veces en los últimos cuatro años. Entonces ¿de qué debilidades de movilización y organización hablan estos autores? Y ¿cómo podemos entender las características organizativas de estos sindicatos? Veamos esto.

El sindicato de transporte público, se entiende aquí como una *comunidad de carácter gremial*, es decir, *una organización de productores que tiene la propiedad colectiva sobre determinados recursos de su actividad económica, y que usufructúan los mismos de manera individual*²⁴. En este sentido, *la condición material gracias a la cual se estructura la organización social y política del transporte público, es la propiedad colectiva sobre la ruta*.

La comunidad gremial es un modelo institucional centralizado y jerárquico. Como indica Sahlins, la *comunidad o redistribución* es un sistema de relaciones de reciprocidad orientado hacia la centralización y la distribución de diferentes objetos o cosas, bajo la tutela de alguna autoridad (Sahlins, 1983), que en el caso del sindicato de transportes es jerárquicamente establecida. En el caso del grupo y del sindicato de transporte, la *centralización* de recursos ocurre cuando parte de los ingresos de cada socio se destina a un fondo común -uno a nivel sindical y otro grupal- a través de dos impuestos: el cobro de los impuestos, sindicales y grupales, a los productores de transporte y el cobro de una cuota de ingreso, grupal y sindical, a los socios nuevos. Luego este dinero es *redistribuido* a los integrantes del grupo bajo diferentes formas: seguro médico, jubilación, festejos en fechas determinadas y otros. A nivel grupal este sistema se utiliza para fortalecer la unidad e identidad del grupo de productores, a nivel sindical tiene el objetivo de la previsión social de los socios. Veamos estos dos procesos.

6.1. La centralización sindical y grupal de recursos

6.1.1. Los impuestos grupales y sindicales

Estos impuestos grupales y sindicales, le otorgan al productor de transporte (relevo o propietario) el derecho de usufructo sobre una ruta. Existen tres tipos de valores. Aquellos que tienen origen sindical, como *la hoja de ruta* del propietario y del asalariado que tienen que retornar al sindicato después de haber sido cobrados por el agente de parada. Los valores de la cooperativa como *el pro cooperativa*, que es el aporte a un fondo de ahorro con el que se puede contar cualquier momento, este aporte no es obligatorio. Y por último, los valores de origen grupal que son administrados por el secretario de hacienda del grupo.

Tabla 2. Valores. En Bolivianos

| Impuesto | Monto cobrado | Tiempo de pago |
|----------------------------|---------------|-------------------|
| Hoja de ruta (Propietario) | 6.20bs | 12 unid. por mes |
| Hoja de ruta (Asalariado) | 3.50bs | 12 unid. por mes |
| Consumo de la Cooperativa | 5.00bs | Opcional |
| Pro Deportivo (Grupal) | 5.00bs | Por día trabajado |
| Pro Ahorro (Grupal) | 5.00bs | Opcional |

Fuente: Elaboración propia.

Las *hojas de ruta* de propietarios y asalariados son impuestos cobrados por el sindicato a través del agente de parada. Este impuesto le supone al sindicato el 52% de sus ingresos totales. El pago de este impuesto supone para el propietario o el asalariado el permiso para el uso de las rutas del sindicato, el derecho a obtener los beneficios de la producción como cualquier otro socio, y el derecho a un seguro médico interno y externo, entre otros.

²⁴ Felix Patzi retomando a Marx, entiende por comunidad, la propiedad colectiva sobre determinados recursos y el usufructo privado de los mismos (Patzi, 1996, 2004).



El *consumo de la cooperativa*, al igual que el *pro ahorro* son valores que se venden a los socios del grupo, propietarios o asalariados, y permiten acumular dinero o repuestos. El consumo de la cooperativa es un fondo en el cual el interesado va ahorrando dinero y el momento que así lo quiera puede recogerlo en forma de repuestos para su vehículo. El *pro ahorro* en cambio es un fondo en el cual el interesado va ahorrando dinero y puede recogerlo cuando lo necesite.

El *pro deportivo* es un impuesto grupal cobrado al productor de transporte por concepto del usufructo de un medio de trabajo colectivo, la ruta. Al igual que el sindicato por medio de la hoja de ruta, el grupo a través de este impuesto, les reconoce a sus miembros el derecho de producir el servicio de transporte en una determinada ruta, es a través de este impuesto que el socio se reconoce como parte del grupo. Los cinco bolivianos que cobra el agente de parada por este impuesto se divide en dos: dos bolivianos para el fondo de emergencia donde el socio va acumulando una suma determinada que puede ser utilizada por el socio en momentos de emergencia y si no es utilizada se devuelve a fin de año. Luego los tres bolivianos restantes se cobran a los socios por concepto del *pro-deportivo*, que es más bien un fondo grupal, ya que se destina a las diferentes actividades que tiene el grupo, no sólo deportivas. Este impuesto significa el mayor ingreso económico del grupo, por lo mismo el pago de este impuesto es “sagrado”, todos deben pagar.

6.1.2. *El ingreso al grupo y al sindicato*

Para ser parte del sindicato el socio debe pagar una cuota de ingreso, la cual varía según la modalidad a la que ingrese, y si entra como propietario o asalariado. Por ejemplo, en las modalidades de más capacidad se paga un monto mayor, debido a la ganancia que se recibe de estas movilidades. En el caso de los asalariados se paga una cuota única de 600Bs. Estas cuotas de ingreso por socios y vehículos representan un 26% del ingreso total del sindicato.

Esta cuota pagada al sindicato es una formalización de un proceso previo que tuvo que pasar el socio. Primero tiene que buscar un grupo que lo acepte y así asegurar el acceso a rutas determinadas. Dentro del grupo, el ingreso de un nuevo socio se trata en las reuniones ordinarias, ya que es necesario que todos los socios del grupo acepten a un nuevo compañero de trabajo. El interesado puede mandar una carta o hacer conocer previamente a la jefatura su interés por formar parte del grupo, para que su asunto se trate en la reunión de grupo más próxima. Es muy difícil que un propietario de un vehículo ingrese al grupo sin conocer a nadie, casi siempre se necesita que un familiar o un amigo interceda por él ante el grupo. En caso de que un socio nuevo sea aceptado por el grupo, este debe pagar una cuota de 200\$.

Una vez centralizados estos ingresos, las formas y los objetivos de la redistribución varían en el grupo y el sindicato. En el grupo se pretende cohesionar a los socios transportistas y fortalecer su identidad de grupo, en el sindicato en cambio, se establecen mecanismos de previsión social para los socios. Veamos estos procesos de redistribución.

6.2. La redistribución grupal y sindical de los recursos

6.2.1. *Redistribución grupal*

El grupo de transportistas “hito” 45, es un conjunto de personas que pueden o no tener medios de producción pero que tienen como fin extraer un beneficio económico de la actividad del transporte público. Si bien tienen un objetivo económico para asociarse, estas relaciones sociales nunca son enteramente utilitarias e instrumentales, como diría Eric Wolf,



Cada una de ellas aparece siempre rodeada de elementos simbólicos que sirven para aclarar, justificar y regular tales actos. [...] Todas las relaciones sociales están, pues rodeadas de un ceremonial, y el ceremonial puede ser pagado con trabajo, bienes o dinero. Si los hombres han de mantener relaciones sociales, han de trabajar también para construir un fondo destinado a los gastos que esas relaciones originen. Damos a esta reserva el nombre de *fondo ceremonial*... (Wolf E., 1982: 16-17)

Este imperativo social es propio del grupo de transportistas, un grupo donde los individuos buscan la mayor rentabilidad de sus unidades económicas, pero a la vez necesitan de sus compañeros para iniciar esta actividad productiva. Son las relaciones sociales de la comunidad las que preceden y sostienen el movimiento económico de cada unidad económica. Por eso, el grupo dispone de ceremonias, de elementos simbólicos, que unifican a los productores como miembros de una comunidad de carácter gremial y cuyos actos ayudan a consolidar el orden social y a castigar el desorden. Para esto, el grupo "hito" 45 dispone de un fondo ceremonial que no es otro que el de los ingresos económicos del grupo (Pro deportivo y cuotas de ingreso de socios nuevos).

Como indica Wolf, los ceremoniales se concentran en la acción y no en la creencia, hacen hincapié en las acciones y en su carácter regulador. Su objetivo es el orden social, donde las reglas se imponen desde un nivel superior a todas las partes, representando los intereses de la comunidad (Wolf, 1982: 130-131). Veamos algunos de los ceremoniales que se desarrollan en el grupo.

6.2.2. La *ch`alla* de carnaval

Por un lado, el ritual de la *ch`alla* representa una ofrenda a la deidad de la madre tierra o pachamama que se expresa en el vehículo y la ruta del grupo, por eso ésta actividad esta directamente relacionada con el trabajo. El marco de esta ofrenda cambia según el medio de trabajo, en la *ch`alla* del vehículo participa el propietario y su familia, pero también participa el relevo, en caso de que un relevo conduzca el vehículo. En la ofrenda a la ruta realizada en la parada de la línea con la que se creó el grupo, participan todos los socios ofrendando una "mesa ritual" a la pachamama para que los accidentes no los afecten en la ruta, en este ritual el marco es el grupo de trabajo. Las características de estos medios de trabajo hacen que el marco de la ofrenda fluctúe entre lo individual y lo colectivo, con la ofrenda al vehículo se busca el beneficio de la unidad domestica y económica, con la ofrenda de la ruta se busca un beneficio colectivo.

Por otro lado, la *ch`alla* tiene el objetivo de cohesionar al grupo en torno a la jefatura que organiza la actividad. El invitarse cerveza es un buen indicador de la diferenciación interna al grupo, por ejemplo los relevos generalmente asumen una posición menor frente a los propietarios, por esto sirven las cervezas que el propietario a comprado y de vez en cuando le invitan al propietario unas cervezas para asegurarse el vehículo, en cambio los trabajadores por cuenta propia toman con quien quieren y por donde quieren. Pero al final, una persona de la jefatura o alguno de los agentes delegados, empieza a servir tragos en ronda y a todos por igual como parte del grupo. La fiesta, la comida, al igual que el trago tienen el objetivo de reestablecer la unidad del grupo por encima de la diferenciación y los conflictos entre los socios. Lo mismo ocurre en las demás actividades festivas del grupo, en la fiesta del grupo (fecha de inauguración), el primero de mayo día del transportista y en fin de año.

De esta manera, los socios productores de transporte público en la ciudad de La Paz, y en el grupo "hito" 45 específicamente, desarrollan un sistema de redistribución social, en base a un medio de trabajo colectivo, con el fin de fortalecer la identidad grupal de los socios y ordenar el trabajo en grupo, esto permite a la vez la reproducción de la comunidad gremial.



6.2.3. Redistribución sindical

La redistribución sindical se puede apreciar a través de los egresos del Sindicato Mixto de Transportes Litoral. El 61% de los egresos totales del sindicato corresponden a *egresos varios*, bajo este concepto se cancelan las dietas de los secretarios de la directiva, se cancelan los sueldos del personal administrativo y se compra el material de escritorio. Otro egreso importante es el de los *desgloses* a las diferentes secretarías, por ejemplo el desglose para beneficencia, para decanos y para la cooperativa. Estos egresos representan el 36% del total de los egresos y son los más importantes del sindicato. A partir de estos la institución vela por los intereses económicos y sociales del colectivo. Veamos dos formas de redistribución sindical para ejemplificar este proceso.

El sindicato “Litoral” destina el 20% de los egresos totales para cubrir algunos beneficios sociales de sus socios. La secretaría de beneficencia cumple con la función de prestar a los socios del sindicato diferentes beneficios sociales, el principal es el *seguro de salud* que cubre a los socios del sindicato y sus hijos menores de 18 años, para lo cual se estableció un consultorio general en el primer piso del edificio del sindicato, este seguro cubre un determinado tipo de atenciones como: odontología, curaciones menores, entre otras. Por otro lado cubre el 50% de procedimientos más complicados o costosos que se realizan en clínicas externas como: cirugías, ecografías, rayos x y otros. Este beneficio se da a los socios que mantengan sus cuentas al día con la institución.

El sindicato también destina el 8% de sus recursos para la *asociación de decanos*. El cuerpo de Decanos está conformado por los socios del sindicato con más 30 años produciendo transporte en el mismo, estos pueden estar en actividad o no, es decir, algunos con sus más de 30 años de trabajo en el sindicato continúan produciendo transporte público en sus grupos respectivos. Estos socios escogen su directiva propia y cumplen la función de asesoramiento en las actividades del sindicato, de igual manera cada decano asesora a su grupo, todas las decisiones, o la mayoría, son consultadas a los socios decanos ya que son una figura de autoridad y experiencia en cada grupo. Ellos están exentos de cualquier cobro de impuesto sindical, y reciben un monto mensual, algo así como una jubilación, que se cubre con el dinero desglosado por el sindicato.

Tanto el seguro de salud como la jubilación de los productores son formas claras de redistribución sindical de los recursos centralizados, ambos gastos se cubren con los ingresos del sindicato.

En resumen, el grupo “hito” 45 y el Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”, asumen el sistema de redistribución social como modelo social de su organización, esto es posible gracias a su tipo institucional centralizado y jerárquico. En el grupo “hito” 45, este sistema permite cohesionar y unir al grupo en torno a la jefatura de grupo, también permite fortalecer la identidad grupal a través de símbolos como el equipo de fútbol. En el sindicato el sistema redistributivo permite el funcionamiento de la institución, le permite a la directiva del sindicato velar por los intereses sociales y económicos de sus socios a través de la regulación y el ordenamiento al interior del sindicato, la representación frente a otras instituciones, la continuidad de la producción del servicio de transporte. También asegura algunos beneficios y provisiones sociales para sus socios. De esta manera, la redistribución social en el sindicato y el grupo asegura la reproducción económica y social de toda la comunidad gremial.



7. ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES. LO QUE HACEN LOS TRANSPORTISTAS TIENE MÁS SENTIDO DEL QUE SABEN, PORQUE NUNCA SABEN POR COMPLETO LO QUE HACEN²⁵

Para concluir debo responder a la pregunta que me he planteado al principio de esta investigación. El servicio de transporte público en la ciudad de La Paz es producido por pequeñas unidades económicas asociadas en sindicatos, por dos razones. Primero, las unidades económicas del transporte público, específicamente de la modalidad de trufibuses, son incapaces de emprender un proceso de transición fuerte y rápida hacia una reproducción ampliada del capital puesto que sus ganancias y su rentabilidad no se lo permiten. Por lo cual, y segundo, tienen que movilizar los medios de trabajo (mano de obra y vehículos) suficientes para cubrir una ruta, asociándose entre semiempresarios, trabajadores por cuenta propia, propietarios y relevos y formando una comunidad gremial que tiene propiedad sobre un medio de trabajo colectivo (la ruta), asumiendo un modelo económico, político y social redistributivo, jerárquico y centralizado.

Expresada de esta forma, la respuesta asume una posición economicista clara: el transportista al no poder capitalizar su unidad económica y maximizar sus ganancias, encuentra en la asociación con otras unidades económicas la forma más “racional” de obtener buenos ingresos. Si bien esto es cierto, la respuesta no es tan sencilla.

En los grupos del sindicato no hay socios, por lo menos yo no he visto, que vayan evaluando la rentabilidad de cada una de las posibilidades, antes de comprar un vehículo o cuando intentan incrementar sus unidades de transporte. Lo que “se sabe” es que comprando un vehículo o dos se va a generar ingresos, “se sabe” que hay una rentabilidad positiva en la actividad, los relevos “saben” que alquilando vehículos pueden generar un excedente, los propietarios de estos vehículos “saben” que alquilando los mismos generarán ingresos alternativos para sus unidades domésticas, como también “se sabe” que lleva toda una vida y muchos sacrificios comprar más de tres vehículos para la producción de transporte público. Este “sentido común” no se basa en la demostración constante de la rentabilidad y la ganancia de estas unidades económicas, sino en los condicionamientos que establecen las condiciones de existencia de los transportistas públicos, los cuales producen su *hábitus*²⁶.

Estas condiciones de existencia, a las que se refiere Bourdieu, son el conjunto de condiciones económicas, políticas y sociales en las que se reproducen los transportistas y sus unidades económicas. Los costos y los ingresos a los que acceden, la necesidad de asociarse para movilizar recursos, la conformación de una comunidad gremial al establecer la propiedad colectiva sobre la ruta, la organización del proceso de trabajo a partir de un principio de socialización de los beneficios y riesgos entre todos los socios, y la centralización de recursos en un fondo ceremonial para realizar actividades que unifiquen al grupo en torno a una jefatura, que fortalezcan la identidad de grupo y que permitan un seguro para enfermos y ancianos, entre otras. Este conjunto de regularidades objetivas producen el *hábitus* del transportista público.

Este *hábitus* engendra conductas “razonables” o de “sentido común”, como menciona Bourdieu, que están objetivamente ajustadas a la lógica de la actividad de transporte público

²⁵ Basado en la afirmación de Bourdieu, “Lo que hacen los agentes tiene más sentido del que saben, porque nunca saben por completo lo que hacen” (Bourdieu, 1980/1991: 118).

²⁶ “...sistemas de *disposiciones* duraderas y transferibles, estructuras estructuradas predisuestas para funcionar como estructuras estructurantes, es decir, como principios generadores y organizadores de prácticas y representaciones que pueden estar objetivamente adaptadas a su fin sin suponer la búsqueda consciente de fines y el dominio expreso de las operaciones necesarias para alcanzarlos, objetivamente “reguladas” y “regulares” sin ser el producto de la obediencia a reglas, y, a la vez que todo esto, colectivamente orquestados sin ser producto de la acción organizadora de un director de orquesta.” (Bourdieu, 1980/1991: 92).



ya que anticipan su porvenir, como también tiende a excluir las “locuras”, es decir, las conductas incompatibles con las condiciones objetivas²⁷ (Bourdieu, 1980/1991: 97). Por esto, es *razonable* y tiene *sentido común* que los transportistas públicos de la ciudad de La Paz, y del grupo “Hito” 45 específicamente, pretendan mejorar sus ganancias y sus ingresos domésticos por medio del incremento del capital productivo de su unidad económica, sin que el objetivo final sea el convertirse en un empresario del transporte público, simplemente porque esto no es lo más razonable. Ellos han visto a muchos de sus compañeros intentarlo sin mayores resultados. A través de la experiencia pasada se han dado cuenta de lo débil y lento que resulta este proceso, si bien no conocen de los condicionamientos establecidos por las condiciones técnicas y económicas en las que se desarrollan sus unidades, ellos saben que esta no es una decisión razonable. Es por esta razón, que no se han establecido empresas de transporte público en la ciudad de La Paz, porque esta no es una opción “razonable” en las actuales condiciones de producción de transporte público.

Pese a que las unidades de transporte público en la ciudad de La Paz no son grandes empresas de transporte, ni reproducen su capital de manera ampliada, han logrado establecer un sistema de transporte urbano de pasajeros pertinente para la ciudad de La Paz (Gerenssa, 2008) Esto por tres razones. Primero, las unidades de transporte han establecido un sistema de cobertura amplia, satisfaciendo las necesidades de transporte de gran parte de la población, incluso de aquella población de barrios apartados. Segundo, es un sector de amplia incidencia social ya que absorbe un importante porcentaje de la mano de obra desocupada. Y tercero, estas unidades económicas subsidian –sin quererlo- a los pasajeros de la ciudad a través del bajo precio de la tarifa, aunque esto provoque a su vez el deterioro del parque automotor público y la caída en la calidad del servicio.

Debido a estas características, el sistema de transporte público en la ciudad de La Paz se convierte en un fenómeno complejo de análisis, donde convergen procesos económicos y sociales, al parecer divergentes. Donde la producción del servicio, el trabajo, la política, la fiesta, entre otras, fluctúan siempre entre lo individual y lo colectivo. Y que al parecer tiene sus ventajas como sistema de transporte, pese a no constituirse en base a empresas, sino a comunidades gremiales. Todo esto hace del sistema de transporte público de la ciudad de La Paz un fenómeno digno de investigación y análisis.

BIBLIOGRAFÍA

BARRET, Jane. “Organizing in the Informal Economy: A Case Study of the Minibus Taxi Industry in South Africa”. International Labour Office, *Seed Working Paper* N° 39, 2003.

BONAVIA, M. R. *Economía de los Transportes*. 3ra ed. México: Fondo de Cultura Económica, 1956.

BOURDIEU, Pierre. *El sentido práctico*. 1ra ed. 1980, España: Taurus Humanidades, 1991.

CASTEDO, Franco Elena y Mansilla H.C.F. *Economía informal y desarrollo socio político en Bolivia*. Bolivia: CEBEM, 1993.

CEDLA, FLACSO, ILDIS. *El sector informal en Bolivia*. Bolivia: CEDLA-FLACSO-ILDIS, 1986.

CEDLA – ILDIS. *Informe social Bolivia: Balance de indicadores sociales*. Bolivia: CEDLA – ILDIS, 1994.

²⁷ Esto no significa para nada que el hábitus de los transportistas sea estático. Al contrario, las condiciones de existencia de los transportistas tienden a cambiar con el tiempo, por ejemplo, un cambio reciente en las condiciones de producción del vehículo se dieron gracias a la llegada de los vehículos Toyota townace a nuestro país, lo cual permite ciertas innovaciones tecnológicas que rebajan el costo por combustible de la unidad económica. Este cambio en las condiciones tecnológicas de producción significaron el recambio de muchos vehículos Suzuki Carry por Toyotas Townace, con lo cual sus unidades económicas están alcanzando mayores niveles de rentabilidad y ganancia.



CHAUVIN, Juan Pablo. *Conflictos y gobierno local. El caso del transporte urbano en Quito*. FLACSO sede Ecuador, Ecuador: ABYA YALA, 2007.

ESPINOSA, García Oscar. "El sistema de Transporte Público de la Metrópoli de La Paz". UMSA – ITVC, *Documento de Trabajo*, N° 98, La Paz – Bolivia, 1998.

FIGUEROA, Oscar. "Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina". En *Revista EURE*, 2005, Vol XXXI, N° 94, pp 41-53.

GARCIA, Linera, Álvaro. *Reproletarización: Nueva clase obrera y desarrollo del capital industrial en Bolivia (1952-1998)*. Bolivia: COMUNA, 1999.

GERENSSA Consultores S.R.L. *Impactos del transporte público en la ciudad de El Alto*. Informe Inédito, Honorable Alcaldía Municipal de El Alto, 2008.

GUTIÉRREZ, Andrea. "La producción del Transporte público en la metrópolis de Buenos Aires: Cambios recientes y tendencias futuras". En *EURE*, 2000, Vol. XXVI, N° 77.

KRALICH, Susana y Andrea Gutiérrez. "Más allá de la <informalidad> en el transporte de pasajeros: reflexiones sobre los servicios de charters en la RMBA". En *Laboratorio/n line*, disponible en <http://laboratorio.fsoc.uba.ar>.

LAZARTE, Jorge. *Movimiento obrero y procesos políticos en Bolivia: Historia de la COB 1952-1987*. Bolivia: ILDIS, 1987.

LAGOS, María L. *Autonomía y Poder. Dinámica de clase y cultura en Cochabamba*. Bolivia: PLURAL, 1997.

MARX, Karl. *El Capital. Crítica de la economía política. Vol I*. 8va Reimpresión 1973, México: Fondo de Cultura Económica, 1867.

_____. *El Capital. Crítica de la economía política. Vol II*. 8va Reimpresión 1973, México: Fondo de Cultura Económica, 1885.

PATZI, Paco Félix. *Economía comunera y la explotación capitalista*. Bolivia: EDCOM, 1996.

SARAVIA, Antonio. "Bolivia: Transporte Público en La Paz". En *the economist en su laberinto, economic análisis of events in bolivia*. Miércoles, 06 de Abril 2006.

SAHLINS Marshall. *Economía de la edad de piedra*. España: AKAL-Editor, 1983.

SOTO, Hernando de. *El otro sendero*. 5ta ed., México: Editorial Diana, 1987.

Artículos de Prensa

Presencia, "ENTA espera balance para fijar volumen de pérdidas o ganancias". 23 / 10 / 1983.

Primera Plana, "317 líneas de transporte urbano sirven a la población en La Paz". 23 / 4 / 1994.

La Razón, "En La Paz hay 535 líneas de transporte público". 22 / 03 / 2009, A22pp.

Entrevistas

VILLARROEL, Díaz Víctor. [Entrevistas realizadas por Luis V. Alemán Vargas]. La Paz, 11-25 de mayo de 2005.

LAZARTE, Bruno. Secretario de Conflictos de la Central única de Transporte urbano de Pasajeros de La Paz. [Entrevistas realizadas por Luis V. Alemán Vargas]. 4 / 07 / 2008, 10:31am.



Luis Víctor Alemán Vargas (luisnada@hotmail.com)

Licenciado en sociología de la Universidad Mayor de San Andrés, autor de la tesis de licenciatura “El transportista vive del volante: *La producción del transporte público y su organización social, el caso del grupo Hito 45 del Sindicato Mixto de Transportes Litoral*”, y del artículo de prensa “*un problema sin solución: La determinación de la tarifa en el transporte público paceño*”.